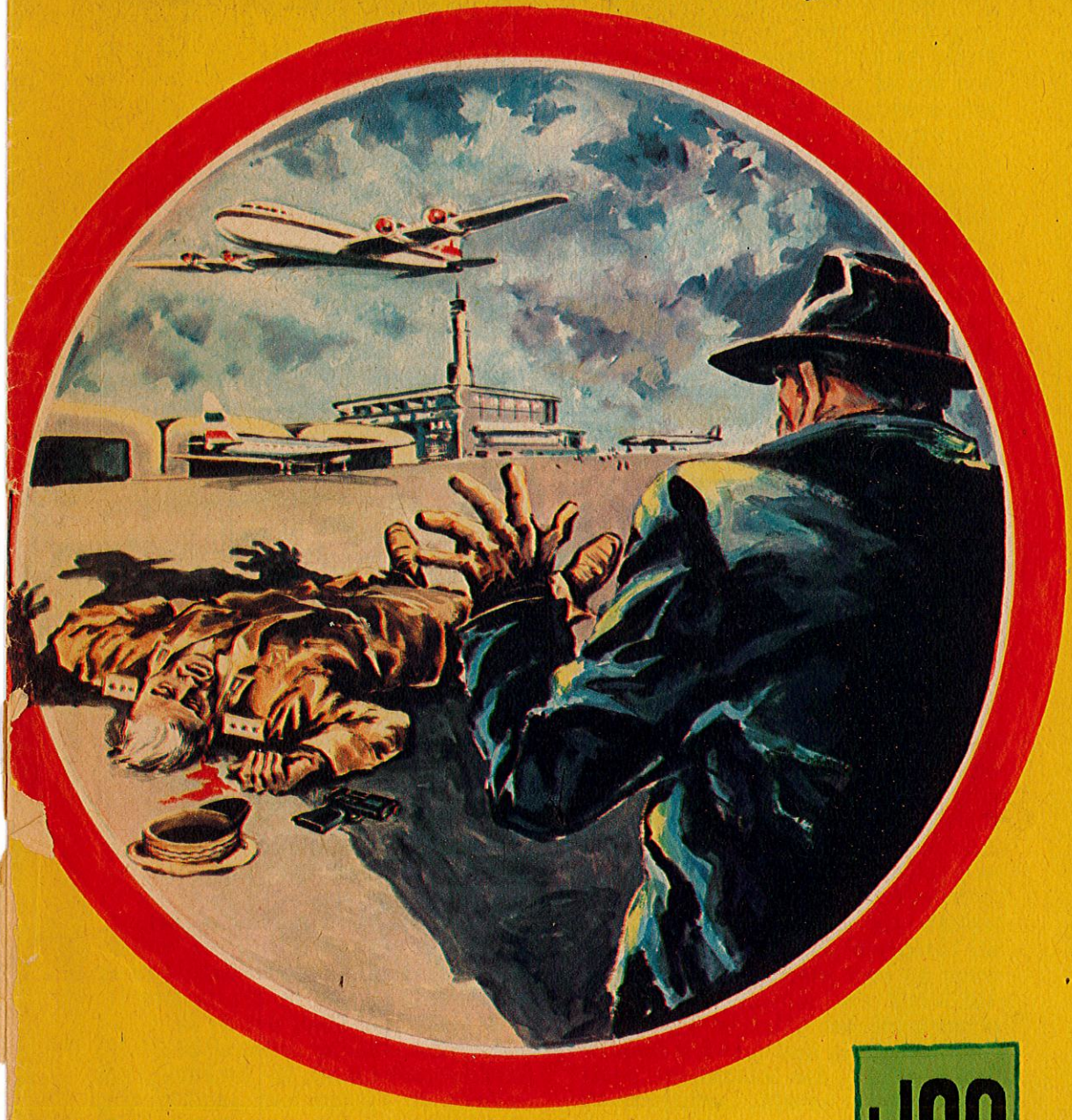
Un Aeroporto tutto D'ORO



Collana gialli Di. Ci.
Edizioni "Cinque lane„

L 100

Aprite una guida del Lazio di vent'anni fa e cercate alla voce « Fiumicino ». Troverete la descrizione di una palude: malaria, beccaccini, bestiame brado... I caimani no, quelli non c'erano ancora: sono venuti dopo, quando s'è costruito l'aeroporto. Hanno prosciugato la palude, è vero, ma hanno anche prosciugato i fondi dello Stato. E poichè i fondi dello Stato sono il denaro di tutti, la storia dell'aeroporto tutto d'oro, interessa ogni italiano.

E' una storia lunga, che comincia nel 1946, ed è la storia dell'attuale classe dirigente italiana. Ci sono dentro tutti: ministri, sottosegretari, preti, grandi potentati economici, proprietari terrieri, speculatori, funzionari corrotti. E' lo scandalo più grosso e più lungo di tutto il dopoguerra italiano, ed è durato tanto tempo perchè il Parlamento è stato ingannato, perchè troppi nomi importanti vi erano implicati e perchè la mafia politica ed economica ha impedito che gli intrallazzi, le mangerie e gli abusi venissero scoperti in tempo.

Ma alla fine la bomba è scoppiata, ha squarciato le cortine fumogene che l'avevano velata fino ad allora ed ha mostrato in tutta la sua corruzione il quadro del malgoverno che da troppi anni affligge il nostro paese. Ma la bomba è scoppiata solo quando i parlamentari dell'opposizione di sinistra — appoggiati dallo sdegno che si era levato nel paese — hanno imposto una commissione d'inchiesta. Solo allora sono state chiarite le torbide vicende che hanno accompagnato la costruzione dell'aeroscalo intercontinentale, intitolato — senza che avesse fatto nulla di male per meritarselo — a Leonardo Da Vinci.

Solo per questo è oggi possibile raccontare la storia dello « scandalo lungo quindici anni ».

Tabù dell'Immobiliare

La vicenda comincia con un grosso punto interrogativo: perchè fu scelta proprio la zona di Fiumicino per costruirci un aeroporto? Possibile che non ci fossero, nei dintorni di Roma, altri terreni sui quali impiantare le piste di atterraggio e di partenza per i velivoli? Effettivamente il terreno c'era, e gli esperti di tecnica aeronautica lo avevano indicato: era quello di Casal Palocco, poco lontano dalla capitale, lambito da una strada di grande comunicazione, al riparo dalle acque del Tevere e dalle infiltrazioni sotterranee. Al contrario di Fiumicino, ch'era più lontano, non servito da alcuna strada e imbevuto per di più d'acqua come una spugna.

I tecnici che avevano indicato Casal Palocco, però, non sapevano che quel terreno era tabù: intoccabile. Tutta l'area, infatti, era di proprietà della Società Generale Immobiliare, la potentissima impresa nella quale è presente il capitale del Vaticano. E l'Immobiliare aveva già deciso: Casal Palocco sarebbe diventato un quartiere residenziale, non un aeroporto. Tuttavia, non era facile impedire che la scelta cadesse proprio su quel terreno: una intera commissione, nominata dal ministro dell'Aeronautica, Mario Cingolani, e

presieduta dal generale Attilio Matricardi, ci aveva messo sopra gli occhi.

L'Immobiliare non perde tempo. Ha un suo uomo di fiducia, l'ingegner Giuseppe Golinelli, nel consiglio di amministrazione dell'Italcable, e l'Italcable chiede di poter acquistare 162 ettari della tenuta di Casal Palocco. Il motivo di questa mossa è facile da comprendere: gli impianti dell'Italcable — con le loro antenne — renderanno impossibile la costruzione dell'aeroporto nella stessa zona. Per realizzare questa astuta manovra è necessario sostenere che non esiste intorno a Roma un'altra località dove le onde hertziane si ricevano così bene come a Casal Palocco. Ma l'Italcable ha l'asso nella manica: ha addirittura un portavoce all'interno della commissione Matricardi, che sta scegliendo il terreno dell'aeroporto. E' l'ingegner Ernesto Lensi, del Ministero delle Poste. Interrogato dalla commissione parlamentare di inchiesta, l'amministratore delegato dell'Italcable, ing. Carlo Enrico Martinato, ha detto: « *Fu naturale per l'Italcable di chiedere che il rappresentante del ministero delle Poste si adoperasse per difendere questo punto di vista* ». Per l'Italcable, certo, era naturale. Ma non era affatto naturale, invece, che l'ing. Lensi utilizzasse la sua posizione di pubblico funzionario per difendere gli interessi di una società privata. Non per niente egli è oggi — sia pure a quattordici anni di distanza — sottoposto ad inchiesta disciplinare.

E così, l'Immobiliare ha strada libera: ha venduto 162 ettari di terreno all'Italcable per 18 lire il metro quadrato, ma in compenso l'area intorno è stata valorizzata fino a raggiungere un valore di 25 mila lire il metro quadrato. E l'Immobiliare ne possiede 3 milioni, di metri quadrati, a Casal Palocco...

Una palude d'oro

Non espropriando il terreno a Casal Palocco si è fatto un servizio all'Immobiliare, ma espropriando la palude di Fiumicino se ne è certo fatto uno anche più grosso ai Torlonia. Proprietaria della tenuta sulla quale è costretta a ripiegare la commissione di studio dell'aeroporto è infatti la contessa Anna Maria Torlonia vedova Cesarini Sforza. Il 28 novembre 1950, il Ministero dei lavori pubblici stipula con l'anziana titolata una convenzione con la quale si impegna a pagarle i terreni da espropriare ad un prezzo medio di 45 lire il metro quadrato. Quegli stessi terreni, tre anni prima, quando si trattava di pagare le tasse di successione, valevano — secondo i Torlonia — da 70 centesimi a 1,13 lire il metro quadrato! E non basta: con la costruzione dell'aeroporto, l'area intorno vede salire vertiginosamente il suo prezzo: nel 1959 vale già 2 mila lire al metro.

Contro la convenzione, firmata dal Ministro dei lavori pubblici, on. Salvatore Aldisio, insorge nel 1952, in Senato, il comunista Umberto Terracini: « *Dal momento che la mia attenzione venne attratta su alcuni atti illeciti compiuti dalla amministrazione Torlonia* — dice il sen. Terracini — *fui spinto ad andare più a fondo ed ho constatato che una simile istituzione è come un cancro nel corpo in cui si inserisce, si ramifica in mille propaggini, ovunque* ». Ma il governo, per bocca di Aldisio, proclama che la convenzione con i Torlonia è favorevole allo Stato e mette tutto a tacere.

Ma non è ancora finita: nel 1953, il progetto di massima dell'aeroporto viene completamente trasformato, per cui cambia anche la forma e

l'estensione del terreno necessario. Bisogna quindi espropriare un'area diversa da quella fissata nella convenzione. Non si trova di meglio che annullarla e procedere all'esproprio pezzo per pezzo. Morale: quando la operazione giunge al termine, ci si accorge di aver pagato il terreno per l'aeroporto più di 72 lire il metro quadrato!

Chi ha firmato l'annullamento del contratto? Il senatore democristiano Umberto Merlin. Ecco come lo allora Ministro dei lavori pubblici ha raccontato quell'episodio, che tanti milioni doveva costare allo Stato, alla commissione di inchiesta.

Merlin: « *Un giorno venne da me il direttore generale e mi fece firmare il decreto in questione. Non ebbi ragione di controllare nulla, sia per la fiducia immensa che avevo nel mio predecessore...* »

Presidente — *Ma con quell'atto lei ha distrutto tutto quello che aveva fatto il suo predecessore!*

Merlin — *Son cose che risalgono a otto anni fa! Non posso ricordare.*

Presidente — *Le mostro il contratto Aldisio e le mostro anche il secondo atto, cioè l'annullamento dell'accordo Aldisio con il conseguente nuovo accordo.*

Teste — *Osservo che è firmato dal direttore generale Colucci, che io scelsi come capo di gabinetto.*

Presidente — *Ma un capo di gabinetto non può non aver portato a conoscenza del suo ministro un atto di tanta rilevanza.*

Merlin — *Non ricordo.*

Se il senatore Merlin era tanto ingenuo da non rendersi nemmeno conto di ciò che firmava, chi aveva preso dunque l'iniziativa? La commissione d'inchiesta ha trovato una lettera, spedita dal Ministero della difesa a quello dei lavori pubblici, con la quale si consigliava di rescindere il contratto. Ma l'on. Pacciardi — che era allora Ministro della difesa — ha dichiarato di non saperne nulla. E in effetti, la lettera che causò un danno di 500 milioni allo Stato è firmata « per il ministro » dal colonnello dell'Aeronautica Carlo Toscani.

Anche questo alto ufficiale sarà sottoposto — come ha chiesto la commissione parlamentare — a nuovi accertamenti e le sue responsabilità verranno denunciate. Ma non sfugge a nessuno l'assurdità della situazione: su proposta di un colonnello, a nome di un ministro che non ne sa niente, un altro ministro prende una decisione che danneggia il pubblico erario di mezzo miliardo, favorendo sfacciatamente una famiglia nobiliare di proprietari terrieri!

Gli amici di Amici

All'origine della rescissione di contratto con i Torlonia è il cambio di progetto per il costruendo aeroporto. Chi è l'autore del nuovo studio? E' il colonnello Giuseppe Amici, capo dell'ufficio progetti della Direzione generale dell'aviazione civile. E' un personaggio di grande importanza, nella storia del « giallo » di Fiumicino. « Deus ex machina » ha detto di lui l'on. Togni; « magna pars » della progettazione, l'ha definito l'ing. Romano; « gli fu data carta bianca » ha assicurato il generale Matricardi; « faceva parte di tutte le commissioni » s'è lamentato l'ing. Rinaldi. Anche della commissione ministeriale che per favorire gli interessi dei grossi speculatori nelle aeree fabbricabili affossò il piano regolatore di Roma.

Ma chi è Giuseppe Amici, in realtà? Nel 1945, egli era stato processato per collaborazionismo. Ecco questo suo precedente come risulta dal verbale di interrogatorio.

Presidente — *Fu assolto in istrut-*

toria perchè il fatto non costituiva reato. L'accusa, che era sostenuta dal colonnello Giraudo, assumeva che il colonnello Amici aveva eseguito delle opere con l'organizzazione Todt nel Soratte e in altre località vicino Roma.

Amici — *Nel Soratte no, ma con l'organizzazione Todt, sì.*

Presidente — *Assolto in istruttoria con questa formula, il colonnello Amici fu riassunto in servizio, gli fu ricostruita la carriera e venne nominato subito maggiore con effetto retroattivo, mi pare, e dal 1950 tenente colonnello, nel 1960, infine colonnello.*

Il 7 marzo 1945, Giuseppe Amici costituì la società Lamar insieme a sua moglie, due suoi cugini, il signor Travaglini — che ottenne in seguito appalti a trattativa privata a Fiumicino — ed il signor Anselmo Fusari, che era stato suo autista e che è diventato poi anch'egli appaltatore, riuscendo ad entrare nella gigantesca torta di Fiumicino, strappandone una fetta da 500 milioni. La Lamar era però soltanto la prima di una ridda di società, cooperative, enti, nelle quali Amici ha svolto attività di impresario, progettista, costruttore, socio, infilandoci moglie, figlio, cugini, parenti, amici. Il 6 marzo 1949, l'intraprendente Amici costituì la società « Villa Delizia Erme ». Subito dopo fu la volta della impresa « A. D. », che la commissione d'inchiesta parlamentare ha identificato come Amici-Di Napoli: il colonnello si era infatti associato ad un ex funzionario del Ministero dei lavori pubblici.

Il 12 giugno 1950 formò la cooperativa edilizia Eram, sovvenzionata dallo Stato. Il 18 giugno dello stesso anno nasce una nuova cooperativa: l'Immobiliare Simone Mosca, che ottiene un mutuo di 60 milioni dal Banco di Sicilia. Il 12 gennaio 1958 la cooperativa « Massima Laetitia », il 12 febbraio 1959 la cooperativa «Monterosario», il 16 aprile 1959 la cooperativa « Giannarita », il 22 settembre 1960 la società « Immobiliare Anagni », insieme ad Anselmo Fusari. E poi ancora la Sabit, la Immobiliare Artelisa, l'Immobiliare Palatino, la Igea.

Qual'è la chiave del successo di Giuseppe Amici, sia come ufficiale, che come impresario? L'interrogatorio della commissione di inchiesta ha chiarito quali sono gli amici di Amici: sono loro la molla della stupefacente carriera di quest'eroe dei nostri tempi. Ecco le battute che ci interessano.

Presidente — *Lei non è entrato a far parte della società « Florentia? »*

Amici — *L'Immobile, sì, la conosco, ma della società non me ne sono occupato.*

Presidente — *Come la conosce?*

Amici — *So che è la Florentia, che vi abitano determinate persone che conosco.*

Presidente — *Cioè?*

Amici — *Vi abitano ad esempio la eccellenza il vescovo monsignor Angelini, il dottor Agostino Maltarello, presidente dell'Azione Cattolica...*

Presidente — *Lei è amico di monsignor Angelini?*

Amici — *Mi onoro della sua amicizia.*

Presidente — *Ha avuto qualche parte nella progettazione o nella costruzione di un complesso edilizio denominato « Il Mondo migliore »? Cosa ha fatto in particolare?*

Amici — *Nè il progettista nè il direttore dei lavori. Mi sono interessato un po' a tutta la parte organizzativa; ero un po' la persona di fiducia nel senso che consigliavo come indirizzare alcune cose e come altre.*

Presidente — *Ha avuto un compenso per questo?*

Amici — *No.*

Presidente — *Allora perchè l'ha*

fatto? Con tanto lavoro al Ministero...

Amici — *E' stata una cosa che ho fatto con mio sacrificio fisico.*

Presidente — *Oltre al « Mondo migliore », ha avuto parte alla costruzione di qualche chiesa parrocchiale?*

Amici — *Non io personalmente. E' stata la « A. D. » che ha fatto la costruzione, all'epoca della conoscenza con monsignor Angelini, della chiesa di San Leone Magno.*

Presidente — *Che cosa ha fatto? La « A. D. » è stata pagata?*

Amici — *Non poteva certo farla gratuitamente!*

E' probabile che Amici in queste battute abbia fatto affiorare soltanto alcuni fra i nomi che sono annotati nel suo taccuino personale, ma bastano già per intendere di quale pasta egli sia fatto. Un vescovo, un presidente dell'Azione Cattolica, padre Lombardi — autore del « Mondo migliore » — sono nomi che spiegano molte cose. Spiegano, per esempio, perché nessuno si sia mai preoccupato al Ministero della difesa di controllare la sua vita privata, la sua attività di impresario e costruttore. Non ci voleva molto per scoprire, dietro il dottor Jekill, mister Hide. Bastava controllare la guida Monaci, dalla quale risultavano, senza ombra di dubbio, le sue qualifiche extra-ministeriali.

Ma l'on. Pacciardi, che era Ministro della difesa quando Amici fu riassunto in servizio e cominciò ad occuparsi di Fiumicino, ha dichiarato ai membri della commissione di inchiesta: « *E' chiaro che se qualcuno mi avesse segnalato questi precedenti, io non lo avrei nominato, ma non potevo certo andare a consultare la guida Monaci* ». Aveva troppo da fare, poverino. « *Si mettano nelle condizioni di un Ministro della difesa nel 1948, con le forze armate da rifare...* », ha detto in un altro momento dell'interrogatorio. E addirittura, affermando di non aver visto un documento sulla vicenda: « *Queste cose avvenivano nel febbraio 1953: erano imminenti le elezioni del giugno e probabilmente io ero in giro per l'Italia...* ». Aveva altro da fare, lui, che occuparsi di un « piccolo ufficiale che non aveva accesso al Ministero ». E Amici, approfittando del suo disinteresse, stava dando intanto la scalata alle cariche e arrivava a dirigere l'ufficio progetti dell'Aviazione civile.

Ma che dire allora dell'on. Giulio Andreotti, successore di Pacciardi al Dicastero della difesa, che si è assunto l'ingrato compito di difendere Amici al Senato, mentre piovevano sul colonnello le prime accuse? « *Nulla di censurabile è emerso nei suoi confronti* — ha detto in quella occasione Andreotti — *e non sono pertanto accettabili gli strali che sono stati lanciati contro questo colonnello. Io ho il dovere di difendere qui e fuori di qui tutti i militari — dai generali al più giovane aviere. Mancherei altrimenti verso l'Amministrazione di cui ho l'onore di reggere le sorti* ».

« *Lei esclude* — interruppe a questo punto il comunista sen. Umberto Terracini — *che questo colonnello avesse direttamente o indirettamente, delle cointeressenze con le ditte appaltatrici?* »

Andreotti: « *Lo escludo* ». Neanche lui aveva consultato la guida Monaci e l'elenco del telefono.

E allora i casi sono due: o Andreotti non sapeva delle attività extra-ministeriali del colonnello Amici, ed allora è un incapace, giacchè aveva dichiarato di aver fatto svolgere un'inchiesta. Oppure, per Amici aveva garantito presso di lui monsignor Fiorenzo Angelini, vescovo di Messene, personaggio importante del vicariato di Roma e dell'Azione Cattolica e alto protettore di Andreotti. E in questo caso le conclusioni da trarre sarebbero anche più gravi.

Pacciardi ha troppa fretta

Con il colonnello Amici e la sua caotica gestione — che ha provocato danni allo Stato computabili in milioni di lire — si iniziano i lavori veri e propri di costruzione dell'aeroporto. Il denaro a disposizione non è ancora molto — 4 miliardi e 450 milioni — ma le procedure irregolari cominciano subito. Il primo appalto, per la costruzione di una pista, è vinto in modo singolare dall'impresa Manfredi. Questa ha appena eseguito il 5 per cento dell'opera, quando interviene il colonnello Amici a modificare il progetto. L'impresa Manfredi è in difficoltà, non ha finanziamenti sufficienti per un lavoro così grosso e approfitta del cambiamento per sospendere i lavori. Al Ministero dei lavori pubblici sono stufi e hanno intenzione di liquidare l'impresa recalcitrante.

Ed ecco che i funzionari dei Lavori Pubblici sono convocati — è il 26 febbraio 1952 — presso il gabinetto del Ministero della difesa. La riunione è vivacissima: il generale Mario Pezzi, capo di gabinetto di Pacciardi, sostiene che « è desiderio del ministro che i lavori proseguano con celerità » e che pertanto bisogna essere concilianti con l'impresa Manfredi. I funzionari dei Lavori Pubblici non intendono aderire all'invito e sostengono che con Manfredi si perde più tempo che a rifare la gara d'appalto. Ma il generale Pezzi non esita dinanzi a nessuna arma per ottenere ciò che vuole. « *Quanto c'è di vero* — chiede sornionamente ad un certo punto — *nelle voci che corrono circa le condizioni del sottosuolo, che metterebbero in pericolo la futura solidità e stabilità della pista?* ». Dinanzi a questa velata minaccia di scandalo, i funzionari dei Lavori Pubblici capitolano immediatamente.

Proprio in quei giorni, il generale Pezzi, sta trattando l'acquisto di un alloggio con la Cores, una società fondata da Manfredi. E con la stessa società, la signora Pacciardi, ha appena firmato il compromesso per l'acquisto di un alloggio, alloggio, che poi non comprerà direttamente, preferendo partecipare al pacchetto azionario Cores. In seguito, ha dichiarato Pacciardi alla commissione di inchiesta, per il timore di essere trascinata in una attività speculativa, sua moglie ha manovrato in modo di diventare la maggiore azionista della società. Questo però si è realizzato quand'egli non era più ministro.

Per questo, come ha riconosciuto la Commissione d'inchiesta « ...sarebbe stato preferibile escluso ogni profilo di illeicità, che l'on. Pacciardi, nel tempo in cui fu Ministro della difesa, avesse svolto azione per dissuadere la propria consorte dal compiere l'acquisto di un appartamento dal titolare della impresa Manfredi... ».

La Commissione di inchiesta ha creduto di non dover mettere in collegamento l'intervento del generale Pezzi con i rapporti che questi e il ministro Pacciardi avevano con l'impresa Manfredi, soprattutto perchè il contratto di appalto per la costruzione della pista è stato poi sciolto ugualmente per inadempienza della impresa. Ma a quali condizioni? E' istruttivo andarlo a vedere. L'impresa Manfredi, che aveva già incassato 232 milioni 436 mila lire, ha ricevuto ancora — in seguito a transazione — altri 59 milioni e 356 mila lire. In totale, 291 milioni e 892 mila lire. La ditta aveva eseguito il 5 per cento del suo lavoro: poichè l'appalto era di un miliardo 856 milioni, non le sarebbero spettati nemmeno 93 milioni!

Ma c'è di più: nella transazione, Manfredi ottiene una condizione addirittura incredibile: la ditta che su-

bentrerà sarà costretta dal ministero ad acquistare i materiali lasciati sul posto. E le condizioni di pagamento sono così pesanti, che Manfredi finisce per assorbire la ditta che è subentrata: la Cos-Fonda. Uscito dalla porta, Manfredi rientra dalla finestra. L'aeroporto di Fiumicino è un boccone troppo ghiotto per lasciarselo scappare.

Un cadavere nell'auto

Il 4 febbraio 1958 è una data importante nella storia dell'aeroporto tutto d'oro. Il nuovo Ministro dei lavori pubblici si reca a visitare gli impianti già realizzati e scopre qualcosa che gli fa rizzare i capelli in testa. Che cosa è successo? Nella palude di Fiumicino sono già affondati quasi 13 miliardi, ma di realizzato non c'è niente. Davanti ai suoi occhi esterrefatti c'è « un quadro desolante e squallido della situazione dei cantieri in generale e delle piste in particolare, che appaiono largamente e in molte parti lesionate ».

I soldi della collettività si sono volatilizzati. E Togni che fa? Denuncia il fatto, non diciamo al paese, ma almeno al governo, al Consiglio dei ministri? Macchè. Sulla landa desolata di Fiumicino gira un bel film e scatta accurati rilievi fotografici. Dopo di che mette tutto in cassaforte: ha un bel malloppo a carico di tutti i suoi predecessori, con il quale può tappar loro la bocca, ed ha un alibi che gli servirà se esploderanno grane. Dopo di che nomina un « sovraintendente » di sua fiducia, l'ingegner Giuseppe Rinaldi « con poteri dittatoriali », e fa in modo che il colonnello Amici venga allontanato. Ma non ci riesce del tutto.

A questo punto, sotto la gestione Togni, il ritmo di lavorazione a Fiumicino assume un ritmo frenetico. Dal caos si passa alla dittatura. Ma il pubblico denaro è sempre divorato con grande appetito dagli appaltatori, che trovano mille maniere per impadronirsene. E intanto ci scappa il morto. E' il generale Silvestri, capo dell'ufficio speciale dell'Aeronautica, che si occupava dell'aeroporto.

In una notte del dicembre 1958, l'auto del generale Silvestri è trovata ferma in un viale di Villa Borghese. Dentro c'è un uomo riverso sul sedile: dalla fronte cola un rivolo di sangue; sul pavimento della vettura è la pistola di ordinanza che il pugno senza più vita ha lasciato sfuggire. Collasso nervoso, è la versione ufficiale. Ma in realtà nessuno sa spiegare i motivi del suicidio, che non hanno una valida ragione nella vita privata del povero generale.

La vicenda di Fiumicino diventa sempre più « gialla ».

Un contentino per la "papale„

E' impossibile seguire punto per punto ciò che succede sotto la troppo dinamica direzione del tandem Togni-Rinaldi. Le trattative private per concedere gli appalti si moltiplicano, quando un'impresa ha cominciato il primo stralcio di lavoro, viene mantenuta anche per i successivi per « non dividere le responsabilità » e ottiene perciò i prezzi che vuole. Alla gara di appalto per la costruzione dell'aerostazione vince l'impresa Provera e Carrassi. E' l'appalto più grosso, e l'impresa Provera e

Carrassi è nota per i suoi legami con il Vaticano. Ma nell'appalto è rimasta scornata un'altra impresa ancora più legata agli interessi temporali dello Stato pontificio: è l'impresa Castelli, che a Roma i costruttori chiamano « la papale ».

Il 13 giugno 1958, l'impresa Castelli viene a sapere « non si sa da chi » che il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha preparato lo schema dell'aviorimessa da mettere ad appalto-concorso. Spedisce al ministero una proposta: è pronta a preparare il relativo progetto ed a presentare una offerta. La lettera, spedita il giorno 13 giugno, arriva il giorno 13 giugno sul tavolo di Togni, e il giorno 13 giugno, il ministro vi appone la sua firma in calce all'appunto « va bene ». Un miracolo di rapidità!

L'impresa Castelli — « la papale » — ottiene naturalmente l'appalto. A trattativa privata. E — come avviene sempre più di consueto a Fiumicino — una perizia supplettiva riesce a moltiplicare il prezzo dell'opera. Questa delle perizie supplettive è una delle caratteristiche più inquietanti degli appalti dell'aeroporto: non c'è opera che non abbia visto aumentare il suo prezzo con questo sistema.

Ma non è ancora finita. Preso dalla frenesia di costruire la sua brava « opera del regime » a titolo personale, l'on. Togni spende rapidamente tutto il denaro messogli a disposizione dal Parlamento con le leggi di finanziamento dell'aeroporto. La spesa complessiva è salita ormai a circa 32 miliardi e mezzo: con quella somma le piste potrebbero essere davvero lastricate d'oro. E invece mancano ancora opere fondamentali perchè l'aeroporto entri in funzione. Togni è già abituato a spendere per lo Stato denari che il Parlamento non ha ancora concesso, ma si è sempre trattato di somme relativamente piccole, che si potevano trovare nelle pieghe del bilancio. Questa volta si spinge troppo avanti: la spesa che egli autorizza senza avere la copertura è di quattro miliardi!

La vicenda di Fiumicino assume a questo punto un tono grottesco, surrealista. Togni considera lo Stato alla stregua della sua famiglia e recita la parte del figlio scapestrato che firma cambiali a nome del padre senza nemmeno avvertirlo... E naturalmente, questi quattro miliardi, li appalta a trattativa privata, con imprese che — non sapendo quando e se potranno essere pagate — pretendono prezzi di strozzinaggio. Dinanzi alla commissione di inchiesta, Togni si è giustificato dicendo che c'era fretta di finire l'aeroporto. Non risulta, però, che il governo si fosse impegnato a finire l'opera per una data prestabilita. La fretta di Togni, dunque, è soltanto quella di inaugurare l'aeroporto, per diventare il « papà di Fiumicino ».

Per questo, la Commissione di inchiesta ha riconosciuto che « ...il Ministro dei lavori pubblici on. Togni, ...è stato tratto a consentire procedure ed a prendere iniziative non sempre oggettivamente conformi alle regole della contabilità dello Stato poste a tutela della buona amministrazione... ».

Ma la soddisfazione di inaugurare l'aereoporto Togni non riesce a cavarsela. E' il luglio 1960: gli italiani insorgono contro Tambroni e costringono il governo alle dimissioni. Togni non è più ministro: ad inaugurare l'aeroporto al posto suo vanno Andreotti e Zaccagnini. Ma Togni non ha il cuore di assistere solo da spettatore alla cerimonia: preferisce imbarcarsi per una crociera verso l'America. E sulla motonave lo raggiunge un ipocrita telegramma di Andreotti che finisce ironicamente con un maramaldesco « Buon viaggio! ».

La moglie del cognato

Dalle indagini della Commissione di inchiesta è emerso — sulla gestione del ministro Togni — un fatto nuovo. Durante tutta la sua permanenza al ministero di Porta Pia, Togni ha avuto come segretario particolare, suo cognato: il colonnello dell'aeronautica Samuele Corbin (oggi generale). La Commissione d'inchiesta ha rilevato nella sua relazione la irregolarità di questa posizione che impedisce all'uomo di governo di comportarsi con la necessaria autorità e indipendenza.

Ma c'è di più: appena terminato il suo incarico di segretario particolare del cognato ministro, risulta che il colonnello Corbin si è affrettato a costituire anche egli una società edilizia: l'Iscar. Per la verità, questa società non è stata troppo fortunata e non è riuscita ad ottenere il finanziamento da parte dello Stato, per cui oggi è in liquidazione. Ma è preoccupante che anche il generale Corbin abbia inteso intraprendere una attività economica al di fuori del suo ufficio. Egli si è giustificato dicendo che l'Iscar aveva nobilissimi compiti: procurare case ai dipendenti militari del Ministero della difesa. Anche il generale Corbin, come Pacciardi e come Amici, ha una moglie ricca: grazie all'eredità di sua moglie ed ai suoi risparmi, egli possiede così parecchi appartamenti a Roma ed un appezzamento a Castiglioncello, dove si è fatto costruire una villa lussuosa e avveniristica. Per la vecchiaia, ha detto Corbin: per una vecchiaia serena dopo un'esistenza spesa al servizio dello Stato.

Le piramidi del regime

Cala così la tela sulla rappresentazione « gialla » di Fiumicino: la polizia — cioè la commissione di inchiesta — ha scoperto i colpevoli e i loro favoreggiatori. Certo, parecchi interrogativi pesano ancora sulla vicenda. Chi pagherà — ad esempio — i quattro miliardi spesi avventatamente da Togni? E come pagheranno i tre ministri, variamente criticati dalla relazione d'inchiesta, le responsabilità che gravano sul loro operato? Ma queste sono, in fondo, questioni marginali, anche se l'opinione pubblica del paese è insorta sdegnata da questi abusi.

E' chiaro: i personaggi implicati nell'affare Fiumicino sono particolarmente colpevoli. Sono colpevoli persino di fronte ai loro amici e compari, perchè « si sono fatti sorprendere ». Ma non sono, fatti come quello dell'aeroporto civile di Roma, episodi che possano considerare alla stregua di un tumore in un organismo sano: estirpato il tumore, tutto ritorna alla normalità. No, vicende come questa non sono incidenti, porcherie commesse da questo o da quell'individuo particolare, al di fuori e contro il sistema. Ciò che agghiaccia, ciò che inquieta è proprio il fatto che la storia di Fiumicino fa parte integrante della nostra storia più recente, è il microcosmo in cui si riflette la situazione generale del paese. Riflettiamo a ciò che è avvenuto. Perchè gli organi di controllo — come il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, il Consiglio di Stato e la Corte dei Conti — non sono intervenuti a tempo a denunciare le malefatte commesse a Fiumicino? A parte il fatto che questi organismi dispongono di un potere limitato, va detto che il Consiglio Superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato hanno espresso in alcuni casi parere negativo sulle operazioni compiute dal Ministero dei lavori pub-

blici, e che la Corte dei Conti ha registrato in parecchi casi « con riserva » i relativi contratti. Ma va anche detto che il Consiglio Superiore dei lavori pubblici è un organismo interno del ministero, che è presieduto dal ministro e che nei casi in cui si era opposto, ha dovuto riprendere in esame le stesse questioni ed approvarle; per tener duro in quelle condizioni ci sarebbero voluti degli eroi che pare non allignino nell'alta burocrazia dello Stato. In quanto agli altri due organismi, la stessa relazione della Commissione parlamentare lamenta che il loro linguaggio sia sempre stato velato da un certo conformismo e da una buona dose di ipocrisia — per non dispiacere al ministro in carica — e sollecita dai loro membri maggior coraggio.

Tuttavia, anche avessero funzionato appieno gli organismi di controllo tecnico, le malefatte di Fiumicino si sarebbero avute probabilmente lo stesso. Gli uomini di governo dispongono infatti di un'area di potere che non cade sotto il controllo di quegli enti. Ed è precisamente quella discrezionalità sulla quale dovrebbe svolgere la sua funzione il Parlamento. E' questo lo scandalo più grave di tutta la vicenda: il Parlamento è stato sistematicamente tenuto all'oscuro di ogni cosa! Il Parlamento, anzi, è stato sempre ingannato, e non ha avuto i mezzi e le informazioni necessari per rendersi conto di che cosa stava succedendo. E quando queste informazioni sono trapelate e l'opposizione è insorta, mettendo in guardia il governo contro gli errori commessi, l'opposizione è stata messa a tacere da una maggioranza compiacente e automatica, sempre pronta a scoprire la minaccia comunista dietro ogni onesta e legittima preoccupazione di vedere chiaro dove gli affari dello Stato si fanno oscuri.

In queste condizioni di potere, il governo democristiano si è trasformato in regime. Lo scandalo di Fiumicino, prima ancora che lo scandalo della corruzione, è lo scandalo delle scelte sbagliate: nel 1947, mentre lo Stato non aveva ancora curato le sue ferite, mentre le conseguenze della guerra pesavano ancora sulla popolazione, già si pensava ad una opera faraonica nella quale si intendevano profondere preziosi miliardi che avrebbero potuto essere meglio impiegati per aumentare il tenore di vita della popolazione.

Ed ecco allora che Fiumicino si inquadra in una politica di lavori pubblici che permettono di accontentare, con un fittizio sollievo della disoccupazione, questo o quello impresario, favorendo la posizione elettorale del ministro, che li concede come fossero favori e non diritti. In questo quadro, il funzionario che favorisce il grande gruppo finanziario o il proprietario terriero è solo il furbesco rappresentante di una burocrazia conformista che ha capito da che parte spira il vento e cerca di trarne tutti i vantaggi che può.

Ciò che più impressiona nello scandalo di Fiumicino, è infatti la sistematica coincidenza delle decisioni prese dal governo con il desiderio e la volontà delle grandi concentrazioni economiche. E se questi desideri e queste volontà andavano a svantaggio dello Stato, tanto peggio per lo Stato. Questo è il risultato di quindici anni di strapotere democristiano; e quanto lo abbiano condizionato i partiti « centristi », è ampiamente dimostrato dalle scandalose vicende verificatesi.

L'organismo della nazione italiana è ancora malato di una malattia tipicamente fascista: la confusione che fanno i gruppi al potere, del governo con lo Stato. Il governo non è lo Stato, il denaro dello Stato non è denaro del governo. Ma questi ministri che considerano il denaro come cosa propria, tanto da spenderlo per-

fino firmando metaforiche cambiali (che potrebbero anche andare in protesto), hanno portato alla direzione della cosa pubblica un elemento nuovo per la storia di Italia: una mentalità parrocchiale; un atteggiamento da sacrestia di provincia. Gli affari dello Stato sono trattati come affari di famiglia: cose fatte alla buona, in casa, con parenti, amici, amici degli amici (o amici degli Amici).

E' su questo monopolio del potere, è su questo atteggiamento mafioso che si innesta inevitabilmente la corruzione, l'intrallazzo, la mangeria, il furto, la malversazione. Lo dicono tutti, oggi. Lo dice perfino, con insolita lucidità, un organo di stampa insospettabile come « L'Europeo »: « E' il frutto della totale mancanza, da parte dei dirigenti, del senso rigoroso dello Stato. E' la conseguenza di un criterio amministrativo concepito come lo concepiscono i preti e come lo hanno sempre praticato là dove hanno avuto in mano il potere, come negli Stati della Chiesa di un secolo fa, che rappresentarono un insuperato modello di insipienza, di arbitrio e di favoritismi, peggiore di quello offerto dai Borboni nelle Due Sicilie ».

E allora? Al povero cristo che legge sdegnato come si spendono i denari della collettività che cosa resta da fare? Dovrebbe limitarsi ad imprecare come sempre « Piove, governo ladro? ».

Peggio della camorra

Il pericolo rappresentato dagli scandali è sempre quello di alimentare il qualunquismo, la sfiducia, il sentimento di una fatalità inarrestabile. Ed è interesse della classe dirigente, come è ovvio, alimentare questa sensazione: il qualunquismo è lo stato d'animo più adatto per chi vuol conservare le cose come stanno. Non per niente si tenta oggi di avallare l'ipotesi che lo scandalo di Fiumicino è esploso a causa della rivalità tra le varie fazioni democristiane. Non v'è dubbio che il cannibalismo politico tra le correnti del partito di maggioranza è servito a scoprire una più vasta area di marciume. Ma va tenuto presente che non è lo scandalo che serve alle lotte di corrente: è la minaccia dello scandalo. Se fosse dipeso soltanto dalla Democrazia cristiana, lo scandalo non sarebbe mai esploso. Fiumicino era un'arma pericolosa fino a quando costituiva una bomba ad orologeria da usare come arma di ricatto e di pressione. Quando le bombe esplodono non sono più delle armi: travolgono tutto e tutti, non vanno a vantaggio di questa o quella corrente.

Proprio perché lo scandalo di Fiumicino coinvolge tutto il sistema e tutta la classe dirigente si è tentato fino all'ultimo momento di bloccarlo, e in Parlamento i d.c. di destra e di sinistra sono rimasti uniti nel tentativo di insabbiare la bomba che stava diventando troppo pericolosa. E' stata l'opposizione, è stato lo sdegno del paese, è stato il coraggio della stampa di sinistra che hanno imposto la Commissione parlamentare d'inchiesta. E almeno per una volta, l'inchiesta ha fornito, se non un giudizio, gli elementi per esprimere un giudizio.

Ecco perché sono pericolosi gli stati d'animo qualunquisti. E' giunto oggi il momento decisivo per pretendere che qualcosa cambi, che l'Italia compia finalmente quella svolta a sinistra per la quale si battono, in Parlamento e nel paese, i comunisti. Una svolta che sottragga la nazione al monopolio democristiano del potere, che faccia cessare il regime e stronchi i suoi scandali. Una

svolta a sinistra che sottragga l'economia della nazione alla pesante tutela delle grandi concentrazioni finanziarie, che spezzi il concubinaggio tra potere politico e potere economico. Sono queste le sole operazioni politiche che possono sradicare, completamente e definitivamente, la corruzione del sottogoverno, la speculazione degli intrallazzatori, lo scandalo dei lavori pubblici, il conformismo e la degenerazione della burocrazia.

Nel gennaio dello scorso anno, si svolgeva al Senato la discussione su Fiumicino. Poiché il senatore comunista Spezzano aveva paragonato ai colpi bassi della camorra le vicende politiche svoltesi intorno all'aeroporto, Andreotti replicò che si denigrava la camorra, con quel paragone. Concludendo il suo intervento, Spezzano pronunciò queste durissime parole: « *E' vero, onorevole Andreotti, è vero, onorevoli colleghi: io debbo dichiarare, amaramente e tristemente, che davvero ho offeso la camorra. Quanto è avvenuto per Fiumicino supera qualsiasi atto camorristico: questa la amara, agghiacciante conclusione!* »

Ecco, il primo obiettivo, oggi, è proprio questo: spezzare i legami e l'omertà della nuova camorra che soffocano il paese nella palude del malgoverno.

Supplemento al N. 2 del 19 gennaio 1962 di "Nuova generazione" responsabile Saverio Tutino - Autorizzazione del Tribunale di Roma N. 5506 del 22-11-1956 - Stampa: «Cronograph» - Roma.

Nel prossimo numero: